

## **Сучасні підходи до формування моделі функціонування підприємств транспортної інфраструктури міста**

В.В. ВЕЛИЧКО, канд. екон. наук

*Харківська національна академія міського господарства*

*61002 Україна, м. Харків, вул. Революції, 12*

*vvel.consult@gmail.com*

Сучасне місто є складним комплексом підприємств і організацій різних галузей економіки, що створюють важливий фактор підвищення рівня добробуту населення та зростання якості людського потенціалу. Будь-яке підприємство знаходиться і функціонує в міському середовищі. Кожна дія усіх без винятку підприємств можлива тільки в тому випадку, якщо середовище допускає його здійснення. Зовнішнє середовище є джерелом, що забезпечує підприємство ресурсами, необхідними для підтримки його внутрішнього потенціалу на належному рівні, але ресурси зовнішнього середовища небезмежні та на них претендують багато інших підприємств, що знаходяться в цьому ж середовищі. Тому завжди існує можливість того, що підприємство не зможе одержати потрібні ресурси з зовнішнього середовища. Це може послабити його потенціал, і привести до багатьох негативних для підприємства наслідків.

Пасажи́рський транспорт, як елемент транспортної інфраструктури міста, виконує важливу соціальну функцію – щодня забезпечує трудове, побутове і культурне життя міста, тому має бути максимально доступним для всіх верств населення з погляду розміру плати за проїзд. Проте при сучасному підході, як показує досвід переважної більшості міст світу, суспільний міський пасажирський транспорт як економічна система не може бути рентабельним оскільки має високу капітало- і трудомісткість. Вирішальним чинником, що забезпечує функціонування або розвиток як галузі в цілому, так і кожного окремого підприємства міського пасажирського транспорту, є наявність в їх стратегічному і тактичному користуванні ресурсів, і, перш за все, в найбільш універсальній формі – фінансових ресурсів.

Виконання необхідних обсягів транспортної роботи прямо залежить від рівня фінансування, тобто процесу забезпечення

транспортного підприємства фінансовими ресурсами, що поновлює раніше проведені витрати та створює необхідний резерв для майбутніх обґрунтованих витрат періоду для забезпечення необхідного обсягу і якості перевезень, здійснення програми розширеного виробництва, підтримки і вдосконалення власної соціальної сфери.

Аспекти організації транспортного обслуговування населення міст представляються актуальними саме сьогодні, оскільки відбувається переоцінка ролі місцевих органів влади в проведенні соціальної політики, перегляд принципів фінансування об'єктів соціальної сфери, переосмислення місця споживача в оцінці якості послуг, що надаються йому.

Фінансовий результат господарської діяльності підприємства пасажирського транспорту визначається сумою отриманих доходів від основної та інших видів діяльності (у будь-якій формі, включаючи бюджетну дотацію), і витратами на його функціонування.

Транспортна політика України, як і подальші шляхи розвитку транспортних систем, визначаються корінними змінами в економіці країни. Розпад звичних господарських зв'язків, обвальна лібералізація цін, значне зниження доходів, недоліки податкової системи і ряд інших чинників ще більш погіршили і без того важке положення транспортних підприємств.

Ліквідація системи державного планування централізованих капіталовкладень привела до різкого скорочення інвестиційної активності, зменшилися обсяги нового будівництва, нових об'єктів. В Україні парк рухомого складу останніми роками практично не оновлюється, що погіршує його технічний стан.

Все це свідчить про руйнування власної виробничо-технічної бази міського пасажирського транспорту, яка свого часу була основою його функціонування і розвитку. Аналогічний стан з коліями і контактною мережею. У більшості міст капітальні ремонти об'єктів путнього господарства практично не виконуються, і як наслідок, близько 25 % цих об'єктів знаходиться в аварійному стані.

Проблеми джерел і форм фінансування як операційної діяльності, так і капітальних витрат на розвиток пасажирського транспорту актуальні і для країн із стійко функціонуючою економікою, оскільки витрати підприємства не в змозі покрити власними доходами.

В Україні фінансування витрат підприємств міського пасажирського транспорту має властиві істотні недоліки. Так, в більшості випадків некоректне визначення обсягів бюджетних асигнувань як на операційну діяльність, так і на розвиток підприємств. Проведений аналіз показав, що у ряді міст України поширеним є виділення бракуючих обсягів фінансування на експлуатацію за фактично проведеними витратами, в інших - тільки залежно від фінансової можливості міського бюджету.

Законодавством України передбачена можливість дії договірних стосунків між містом і транспортним підприємством. В цьому випадку визначається розрахунковий обсяг робіт і, відповідно, їх фінансування, перераховується частка відшкодування витрат за рахунок збору виручки, а недолік засобів компенсується з міського бюджету. При цьому в згаданій вище методиці, що визначає такий порядок, не знаходиться місця договірним платежам підприємств – можливих замовників транспортних послуг. Можна припустити, що ці платежі додаються до від'ємника з розрахункової суми доходів. Але в цьому випадку незалежно від змін в самих об'ємних показниках розміри фінансування залишаються незмінними. Дійсно, будь-яке збільшення зборів і договірних платежів зменшує суму бюджетної дотації. Проте така організація фінансування може бути прийнятною, якщо доповнити її деяким регулюючим механізмом з урахуванням застосування диференційованого тарифу на підприємствах міського пасажирського транспорту. Навряд чи можна вважати прийнятним різні варіанти транспортного податку з фізичних осіб, більш виправданим є транспортний податок з юридичних осіб. Проте практика інших країн показала, що рано чи пізно транспортний податок перестає бути цільовим, розчиняється в загальній масі місцевих податків і інших надходжень до муніципального бюджету і стає одним з варіантів бюджетної дотації, що виділяється транспортному підприємству при наявності можливості.

Уникнути цього можна, якщо виділити окремим законодавчо захищеним рядком витратної частини міського бюджету кошти, призначені для фінансування міського пасажирського транспорту або, що надійніше, створити цільовий - транспортний фонд. Функція транспортного фонду, повинна полягати в тому, щоб акумулювати всі

грошові надходження, призначені для фінансування діяльності міського пасажирського транспорту, отже, може бути використана багатоканальна система фінансування. Засоби цього фонду слід направляти як на фінансування капітальних витрат, так і операційних. Що стосується капітальних витрат, пов'язаних із закупівлею і капітальним ремонтом рухомого складу, реконструкцією тягових підстанцій і колій, будівництвом нових ліній міського пасажирського транспорту, то вони повинні фінансуватися за рахунок коштів міського бюджету. Оскільки транспорт є функцією міста і, місто повинне створити умови функціонування транспорту, природно, він повинен її фінансувати. Транспортні підприємства відповідно до планів розвитку повинні направляти замовлення в муніципальні органи влади, у відповідності, з якими муніципалітет направляє необхідні кошти до транспортного фонду, тим самим, забезпечуючи можливість оновлення рухомого складу, реконструкцію інженерних споруд і комунікацій, будівництва нових ліній. Використання запропонованої моделі стабілізує діяльність підприємств пасажирського транспорту та припускає зниження дотацій міста на покриття операційних витрат транспортних підприємств.